



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 106]
No. 106]नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, जुलाई 13, 2006/आषाढ़ 22, 1928
NEW DELHI, THURSDAY, JULY 13, 2006/ASADHA 22, 1928

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुख्य, 10 जुलाई, 2006

सं. टीएएमपी/59/2005-सीओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार कोचीन पत्तन के एनाकुलम घाट, मट्टनचेरी घाट और कंटेनर माल केन्द्र (सीएफएस) में कंटेनर भंडारण एवं कार्गो पर्यवेक्षण प्रभार लागू करने के लिए कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) के प्रस्ताव का अनुमोदन करता है।

अनुसूची

मामला सं. टीएएमपी/59/2005-सीओपीटी

कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी)

.....

आवेदक

आदेश

(जून, 2006 के 26वें दिन पारित किया गया)

यह मामला कोचीन पत्तन के एनाकुलम घाट, मट्टनचेरी घाट और कंटेनर माल केन्द्र (सीएफएस) में कंटेनर भंडारण और कार्गो पर्यवेक्षण प्रभार लागू करने के लिए कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1 यह प्रस्ताव कोचीन कस्टम हाउस एजेंट्स एसोसिएशन (सीसीएचएस) से पहले प्राप्त एक पत्र की पृष्ठभूमि में उत्पन्न हुआ है, जिसमें यह शिकायत की गई थी कि सीओपीटी ने टीएएमपी के अनुमोदन के बिना सीएफएस में भंडारण और पर्यवेक्षण प्रभार के रूप में प्रति 20 फुट वाले कंटेनर के लिए 200/- रुपए का अतिरिक्त प्रभार लागू कर दिया है।

2.2 सीओपीटी को परामर्श दिया गया था कि लागू किया गया तदर्थ प्रशुल्क संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप नहीं था और जब तक टीएएमपी द्वारा अनुमोदित न कर दिया जाए, तब तक कोई अतिरिक्त घाटशुल्क वसूल नहीं किया जाना चाहिए। सीओपीटी को यह भी परामर्श दिया गया था कि प्रस्तावित प्रशुल्क का औद्योगिक सिद्ध करने के लिए लागत व्योरों के साथ-साथ संबंधित प्रशुल्क के लिए एक अलग प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाए।

3.1 इस पृष्ठभूमि में, सीओपीटी ने यह प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। सीओपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में उल्लिखित प्रमुख मुद्दे निम्नलिखित हैं:-

- (i) राजीव गांधी कंटेनर टर्मिनल (आरजीसीटी) दोनों पक्षों के बीच निष्पत्ति लाइसेंस करार (एलए) के अनुसार मैसर्स इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (आईजीटीपीएल) को 1 अप्रैल, 2005 को सुपुर्द किया गया था।
- (ii) आरजीसीटी को आईजीटीपीएल को सुपुर्द करने से पहले पत्तन अपने सीएफएस एवं घाटों पर आरजीसीटी से और तक कंटेनर भरने एवं खाली करने की सूविधा प्रदान कर रहा था। चूंकि, पत्तन स्वयं दोनों सुविधाओं का प्रचालन कर रहा था, इसलिए सीएफएस और घाटों की सुविधा आरजीसीटी प्रचालनों की पूरक थीं। जब सीओपीटी टर्मिनल का प्रचालन कर रहा था, तब दरों के मान के अनुसार वसूल किया गया प्रशुल्क निम्नवत् था:

 - (क) 800/- रुपए और 1200/- रुपए की मिश्रित दर क्रमशः 20 फुट और 40 फुट वाले भरेखाली एफसीएल कंटेनरों के घाटशुल्क के लिए लगाई गई थी। दोहरे पत्तन प्रभार से बचने के लिए पत्तन के घाट अथवा सीएफएस में खाली किए गए ऐसे बॉक्सों अथवा कार्गो पर पत्तन द्वारा कंटेनर पर भूमि किराया अथवा कार्गो पर घाट शुल्क नहीं लगाया गया था।
 - (ख) कंटेनरों से खाली किए गए एलसीएल कार्गो पर सीएफएस में खाली किए गए कार्गो के लिए घाटशुल्क संग्रहित किया गया था। कंटेनर में एलसीएल कार्गो को भरने के मामले में दरों के मान के अनुसार घाटशुल्क की केवल बॉक्स दर संग्रहित की गई थी। उपरोक्त प्रभारों के अतिरिक्त, 2300/- रुपए और 3750/- रुपए की दर पर क्रमशः 20 फुट और 40 फुट वाले कंटेनर को भरनेखाली करने का प्रभार संग्रहित किया गया था।

- (iii) आईजीटीपीएल द्वारा प्रचालन अधिग्रहित करने के बाद कंटेनर टर्मिनल में घाटशुल्क प्रचालक द्वारा संग्रहित किया गया था और पत्तन ने केवल भरनेखाली करने का प्रभार लगाया था। यद्यपि, पत्तन ने प्रारंभ में सीएफएस में घाटशुल्क संग्रहित किया परंतु वह दोहरे संग्रहण के बारे में प्रयोक्ताओं द्वारा की गई शिकायतों के दृष्टिगत समाप्त कर दिया गया था।
- (iv) 8 घंटे की पाली के लिए भरने और खाली करने हेतु लागत का ओंकड़ा निम्नानुसार है:

एफएलटी प्रभार	4800/- रुपए
श्रमिक	4710/- रुपए
कार्यालय और पर्यवेक्षीय कर्मचारियों की लागत	9485/- रुपए
उपरिव्यय	7097/- रुपए
निवेश पर ब्याज	583/- रुपए
मूल्यहास	1388/- रुपए
निवेश पर आय	6250/- रुपए
8 घंटे प्रति पाली पर कुल लागत	34313/- रुपए

- (v) सीएफएस में प्रति आठ घंटे की पाली 6 टीईयू के गैंग उत्पादन के आधार पर भरनेखाली करने की सेवाएं प्रदान करने की लागत प्रति टीईयू 5719/- रुपए होती है। इसकी तुलना में इसके दरों के मान में निर्धारित प्रशुल्क प्रति टीईयू केवल 2300/- रुपए के स्तर पर ही है।
- (vi) राजस्व की उपरोक्त हानि की प्रतिपूर्ति करने तथा पत्तन के घाट और सीएफएस में कंटेनर/कार्गो प्रहस्तन के संबंध में निःशुल्क सेवा प्रदान करने से बचने के लिए भी इसने एफसीएल कंटेनरों से कार्गो और 20 फुट के कंटेनर के लिए 200/- रुपए और 40 फुट के कंटेनर के लिए 400/- रुपए की दर पर भरे जाने वाले

समेकित एलसीएल कार्गो पर भंडारण और पर्यवेक्षण प्रभार संग्रहित करने का प्रस्ताव किया है। उक्त दर दिनांक 18 अगस्त, 2005 से संग्रहित की जा रही है।

(vii) सीओपीटी ने कब्जा किए गए स्थान की लागत के संदर्भ में प्रस्तावित प्रशुल्क का औचित्य भी दिया है। 20 फुट का कन्टेनर आच्छादित स्थान का लगभग 30 वर्गमीटर लेता है। कार्गो के लिए औसतन $9\frac{1}{2}$ दिनों की निःशुल्क अवधि (अर्थात् आयात के लिए 7 दिन + निर्यात के लिए 12 दिन = 19 दिन $\div 2 = 9\frac{1}{2}$ दिन) दी जानी होती है। आच्छादित स्थान के लिए प्रति माह 40/- रुपए प्रति वर्गमीटर पर निर्धारित किराए पर विचार करते हुए प्रति दिन का किराया 1.33 रुपए है। 30 वर्ग मीटर स्थान के लिए 9.5 दिनों का किराया 380/- रुपए है। अन्य सीएफएस 3 से 5 दिनों की निःशुल्क अवधि दे रहे हैं। इसलिए, सीओपीटी केवल 5 दिनों के लिए अर्थात् $1.33 \times 30 \times 5 = 200/-$ रुपए प्रभारित करने का आशय रखता है।

3.2 सीओपीटी ने प्रस्तावित प्रशुल्क लागू करने के लिए निम्नलिखित आधार प्रस्तुत किया है:—

(i) कोई कन्टेनर आईजीटीपीएल को घाटशुल्क का भुगतान करके पत्तन परिसर में आएगा और पत्तन सीएफएस अथवा घाट क्षेत्र में खाली करने के समय तक रुकेगा और खाली कन्टेनर संबंधित लाइन/एजेंट द्वारा हटाया जाता है। इसके लिए कन्टेनर भंडारण प्रभार पत्तन द्वारा वसूल किया जाना होगा।

(ii) खाली होने के बाद कार्गो को 7 दिनों की निःशुल्क अवधि मिलेगी और इसी प्रकार कार्गो, जिसे भरने के लिए घाट के सीएफएस में समेकित किया जाता है, को भी 12 दिनों की निःशुल्क अवधि मिलेगी। यह निःशुल्क अवधि कन्टेनर टर्मिनल में कार्गो द्वारा निःशुल्क अवधि प्राप्त करने के समान है। दूसरे शब्दों में, कन्टेनर तक और से भरने/खाली करने के प्रचालन के अतिरिक्त कार्गो को निःशुल्क अवधि की सुविधा मिलेगी और निःशुल्क अवधि के लिए भंडारण प्रभार वसूल किया जाना होगा। चूंकि, इस मामले में कार्गो घाटों का प्रयोग नहीं करते, इसलिए कोई घाटशुल्क नहीं लगाया जा सकता।

(iii) घाटशुल्क अदा करने के कारण आईजीटीपीएल के अधीन कन्टेनर और कार्गो निःशुल्क अवधि प्राप्त करेंगे और पत्तन परिसर में लागत मुक्त आगे और निःशुल्क अवधि प्राप्त करने की आशा नहीं कर सकते। इसके अतिरिक्त, आयात एलसीएल कार्गो कई परेशितियों को सुपुर्द किया जाता है और इसलिए पत्तन उन सभी से कुल बॉक्स तक समानुपातिक राशि की प्रतिपूर्ति नहीं कर सकता।

(iv) कन्टेनर चाहे वह 20 फुट अथवा 40 फुट लम्बा हो, को सामान्यतया भरने/खाली करने के लिए क्षेत्र में केवल 3 दिनों तक रुकने की अपेक्षा होती है। इसने पत्तन घाटों और सीएफएस में कन्टेनरों के 3 दिनों से अधिक रुकने के लिए भूमि किराया प्रभार लगाने का प्रस्ताव किया है।

3.3 संक्षेप में, सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क व्यवस्था निम्नानुसार है:—

(i) पत्तन घाटों और सीएफएस में कन्टेनरों (एफसीएल/एलसीएल भरे अथवा खाली) पर भंडारण प्रभार

क्रम सं.	कब्जे की अवधि	प्रति दिन अथवा उसके भाग के लिए प्रति कन्टेनर दर	
		20 फुट अमरीकी डालर में	40 फुट अमरीकी डॉलर में
1.	पहले तीन दिन*	निःशुल्क	निःशुल्क
2.	4थे दिन से 15वें दिन	3.00	6.00
3.	16वें दिन से 30वें दिन	6.00	12.00
4.	उसके बाद	12.00	24.00

(टिप्पणी: * तीन दिन की निःशुल्क अवधि कन्टेनर को भरने अथवा खाली करने के लिए पत्तन की ओर से किसी विलम्ब को छोड़कर है, जिसे यातायात प्रबंधक/अपर यातायात प्रबंधक द्वारा प्रमाणित किया जाएगा।)

(ii) एफसीएल कन्टेनरों से भरे जाने वाले कार्गो और समेकित एलसीएल कार्गो पर भंडारण और पर्यवेक्षण प्रभार निम्नानुसार हैः—

20 फुट वाले कन्टेनर के लिए	:	200/- रुपए
40 फुट वाले कन्टेनर के लिए	:	400/- रुपए

(iii) एलसीएल कार्गो के मामले में, सीओपीटी अपने दरों के मान में निर्धारित दरों के अनुसार परेषिती से घाटशुल्क संग्रहित करेगा और आईजीटीपीएल को बॉक्स दर घाटशुल्क की प्रतिपूर्ति करेगा।

(iv) निःशुल्क अवधि के बाद कार्गो के अधिक रुकने के लिए विलम्ब शुल्क विद्यमान दरों के मान के विलम्ब शुल्क प्रभारों की अनुसूची के खण्ड 3.2.2 के अनुसार होगा।

3.4 सीओपीटी ने दिनांक 18 अगस्त, 2005 से प्रस्तावित प्रश्नशुल्क व्यवस्था अनुमोदित करने का अनुरोध किया है, क्योंकि यह इस तारीख से अनन्तिम प्रभार पहले से ही संग्रहित कर रहा है।

4.1 निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार प्रस्ताव की एक प्रति इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (आईजीटीपीएल) और विभिन्न प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधिक निकायों को उनकी टिप्पणी के लिए परिचालित की गई थी।

4.2 आईजीटीपीएल और प्रयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियों की प्रति पृष्ठभूमि संबंधी जानकारी/टिप्पणियों के रूप में सीओपीटी को अंग्रेजित की गई थी। सीओपीटी ने आईजीटीपीएल और अन्य प्रयोक्ता संगठनों के अवलोकनों पर अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत की हैं।

5.1 प्रस्ताव की प्रारंभिक जांच के आधार पर सीओपीटी से विभिन्न बिंदुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। सीओपीटी ने समुचित सूचना प्रस्तुत कर दी है। हमारे द्वारा उठाए प्रश्नों और सीओपीटी द्वारा प्रस्तुत सूचना का सारांश नीचे सारणीबद्ध हैः—

क्रम सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	सीओपीटी का उत्तर
(i)	पत्तन द्वारा प्रस्तुत भरने/खाली करने की लागत के आंकड़ों में कार्यालय और पर्यवेक्षीय कर्मचारियों की लागत तथा अन्य लागत घटकों के अतिरिक्त उपरिव्यय पहले से शामिल है। भंडारण और पर्यवेक्षण प्रभारों के लिए प्रति टीईयू 200/- रुपए की प्रस्तावित दर का औचित्य देने के लिए प्रदान की गई सेवा की लागत के ब्यौरे प्रस्तुत करें।	(क) इसने अपने प्रस्ताव में दिए गए अनुसार भरने/खाली करने के लिए लागत का ब्यौरा प्रस्तुत किया है। इसने बाद में स्पष्ट किया है कि लागत ब्यौरा में सीएफएस में कन्टेनरों को भरने और खाली करने की सेवाएं प्रदान करने के लिए पत्तन द्वारा व्यय की गई लागत का विशेष उल्लेख किया गया है। (ख) प्रति टीईयू 200/- रुपए की प्रस्तावित दर कन्टेनरों को भरने के पूर्व और बाद, जिसके लिए निःशुल्क दिवस प्रदान किए जाते हैं, कार्गो के भंडारण के लिए भूमि किराया वसूल करने के लिए ही है। (ग) निःशुल्क दिवस प्राप्त करने पर कार्गो द्वारा देय समानुपातिक पट्ट्य किराया का वर्णन प्रस्तावित दर का औचित्य देने के लिए प्रस्ताव में किया गया है।

क्रम सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	सीओपीटी का उत्तर
(ii)	मौजूदा भरने/खाली करने के प्रभार की समीक्षा करके प्रस्तावित पर्यवेक्षण प्रभारों को शामिल नहीं करने के कारण स्पष्ट करें।	इसके दरों के मान का संशोधन दिनांक 1 जनवरी, 2006 से बकाया है। चालू संशोधन में पर्यवेक्षण के लिए प्रभारों को भरने/खाली करने के प्रभार में शामिल किया जाएगा और एक मिश्रित दर का प्रस्ताव किया जाएगा।
(iii)	सीओपीटी का मौजूदा दरों का मान प्रशुल्क लगाने के प्रयोजनार्थ एफसीएल और एलसीएल कन्टेनर के बीच कोई विभेद नहीं करता है। प्रयोक्ताओं पर वित्तीय जटिलताओं को समझने के लिए इस प्रस्ताव के अनुसार संग्रहित किए जाने के लिए संकल्पित प्रशुल्क की तुलना में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों के मान के अनुसार एफसीएल और एलसीएल कन्टेनर के लिए प्रत्येक शीर्ष के अधीन संग्रहित यथार्थ प्रशुल्क का उल्लेख करें।	(क) एलसीएल कार्गो निर्यात के लिए विभिन्न कस्टम हाउस एजेंटों द्वारा छोटी यात्राओं में पत्तन में लाया जाता है और पत्तन विलम्ब शुल्क आदि के लिए प्रभार यात्रा और दुलाई की तारीख के आधार पर लगाए जाते हैं। इसी प्रकार, किसी कन्टेनर से एलसीएल आयात कार्गो विभिन्न कस्टम हाउस एजेंटों द्वारा अपनी सुविधा पर प्रवेश पत्र दाखिल करके भिन्न-भिन्न दिनों को निपटाया जाता है। देय पत्तन प्रभार दरों के मान के अनुसार प्रत्येक पाण्य वस्तु के लिए भिन्न-भिन्न होगा। (ख) घाटशुल्क और प्रहस्तन प्रभार संग्रहित करने के प्रयोजनार्थ किसी कन्टेनर की एलसीएल और एफसीएल स्थिति किसी कन्टेनर प्रचालन के लिए कोई महत्व नहीं रखती। चूंकि, यह विशेष रूप से सीएफएस कार्यकलाप से संबंधित है, इसलिए कार्गो की मात्रा और प्रकृति तथा सामान्य कार्गो प्रहस्तन कार्यकलापों पर लागू दरों के मान के प्रावधानों को हिसाब में लेना आवश्यक है। (ग) इसने आईजीटीपीएल द्वारा प्रचालन अधिग्रहित करने के पूर्व और दिनांक 1 अप्रैल, 2005 के बाद अपने दरों के मान में निर्धारित दरों के अनुसार पत्तन द्वारा लगाए गए भरने/खाली करने के प्रभारों का व्यौरा प्रस्तुत किया है। इसने पुष्टि की है कि प्रस्तावित कार्गो भंडारण प्रभार लागू होने के बाद वित्तीय जटिलता 20 फुट के कन्टेनर के लिए 200/- रुपए और 40 फुट के कन्टेनर के लिए 400/- रुपए होगी।
(iv)	यह स्पष्ट करें कि क्या एलसीएल कार्गो पर घाटशुल्क संग्रहित करने और आईजीटीपीएल को घाटशुल्क की बॉक्स दर की प्रतिपूर्ति करने का प्रावधान आईजीटीपीएल की सहमति से है या नहीं। अगर हां, तो इस संबंध में आईजीटीपीएल द्वारा दिए गए सहमति पत्र की प्रति प्रस्तुत करें। यह भी स्पष्ट करें कि क्या एलए पत्तन और	(क) एलसीएल कार्गो पर घाटशुल्क का संग्रहण और आईजीटीपीएल को घाटशुल्क की बॉक्स दर की प्रतिपूर्ति करने पर दिनांक 7 नवम्बर, 2005 को हुई पत्तन प्रयोक्ताओं की बैठक में चर्चा की गई है, जब आईजीटीपीएल ने भाग लिया और सहमति दी थी। पत्तन ने दिनांक 7

क्रम सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	सीओपीटी का उत्तर
	<p>निजी प्रचालक के बीच ऐसी प्रशुल्क व्यवस्था की अनुमति देता है। यह उल्लेखनीय है कि घाटशुल्क लगाना सीएफएस प्रचालनों के लिए संगत नहीं है।</p>	<p>नवम्बर, 2005 को हुई बैठक के कार्यवृत्त का संगत सार प्रस्तुत किया है।</p> <p>(ख) एलए में ऐसी प्रशुल्क व्यवस्था के लिए कोई प्रावधान नहीं है। तथापि, आईजीटीपीएल आयात एलसीएल के मामले में खाली करने के लिए पत्तन सीएफएस को कन्टेनर सुपुर्द करता है, इसलिए पत्तन एलसीएल बॉक्स कार्गो के विभिन्न आयातकों से अपने संग्रहण से अपना वैध घाटशुल्क अदा कर सकता है।</p> <p>(ग) यह सत्य है कि घाटशुल्क सीएफएस के संगत नहीं है। सीओपीटी का सीएफएस प्रचालन मार्गस्थ शेड प्रचालन, जहां सीएफएस के चालू होने के पूर्व ब्रेक बल्क कार्गो को भरने और खाली करने का कार्य किया जा रहा था, के विकल्प के रूप में प्रारंभ हुआ था और सीएफएस के चालू होने से सभी सामान्य कार्गो को भरने और शेड को खाली करना वैयक्तिक साज-सामान को छोड़कर समाप्त कर दिया गया था।</p>
(v)	<p>वह निःशुल्क अवधि, जिसके बाद पत्तन के घाटों/सीएफएस में कन्टेनरों पर भंडारण प्रभार लगाया जाना प्रस्तावित है, मैं संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप रविवार, सीमाशुल्क अवकाश दिवस और पत्तन के अकार्य दिवस शामिल नहीं होना चाहिए।</p>	<p>यह रविवार, सीमाशुल्क के अवकाश दिवसों और पत्तन के अकार्य दिवसों को छोड़कर 3 दिनों की निःशुल्क अवधि प्रदान करने के लिए सहमत है।</p>
(vi)	<p>पिछले तीन वर्षों के लिए सीएफएस में कार्गो/कन्टेनर के लिए रुकने के समय का विश्लेषण प्रस्तुत करें। 5 दिनों की भंडारण अवधि और 3 दिनों की प्रस्तावित निःशुल्क अवधि के आधार पर परिकलित दर विशेधाभासी प्रतीत होती है। कृपया स्पष्ट करें।</p>	<p>कार्गो/कन्टेनर के रुकने के समय से संबंधित सूचना तत्काल उपलब्ध नहीं है। भरने के पूर्व चट्टे पर रखे गए कार्गो के रुकने का समय और अन्य सीएफएस में अनुमत्य निःशुल्क अवधि पर कार्गो के लिए 3 दिनों की निःशुल्क अवधि प्रदान करते समय विचार किया गया है। भंडारण प्रभार 3 दिनों की निःशुल्क अवधि के लिए कार्गो की मात्रा के लिए वास्तविक किराए के आधार पर प्रस्तावित है।</p>

5.2 यहां यह उल्लेख करना संगत है कि महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क व्यवस्था अनुमोदित नहीं करने की दशा में दिनांक 18 अगस्त, 2005 से प्रयोक्ताओं से अनन्तिम रूप से संग्रहित प्रभारों की वापसी का वचनपत्र प्रस्तुत करते हुए सीओपीटी ने दिनांक 29 सितम्बर, 2005 को व्यापार जगत को जारी परिपत्र भी अग्रेषित किया है।

6.1 आईजीटीपीएल से भरे/खाली किए गए कन्टेनरों पर उस अवधि, जब आईजीटीपीएल ने सीओपीटी के मौजूदा दरों के मान अपनाकर अंतर्राष्ट्रीय व्यवस्था प्रचालित की, के दौरान घाटशुल्क की उच्चतर दर का औचित्य देने के लिए इन कन्टेनरों को प्रदान की जाने वाली विशेष सेवाओं पर टिप्पणी देने का अनुरोध किया गया था।

6.2 आईजीटीपीएल ने अनुस्मारक के बावजूद हमारे द्वारा उठाए गए बिंदुओं पर कोई विशिष्ट टिप्पणियां अग्रेषित नहीं की हैं। इसने एक सामान्य अनुमति की है कि यह प्रस्ताव से सहमत है और आरजीसीटी में प्रहस्तन किए गए एफसीएल और एलसीएल कन्टेनरों पर घाटशुल्क उनके द्वारा संग्रहित किया जाएगा।

7.1 इस मामले पर दिनांक 31 जनवरी, 2006 को संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में सीओपीटी, आईजीटीपीएल और संबंधित प्रयोक्ता संगठनों ने अपने अनुरोध प्रस्तुत किए थे।

7.2 संयुक्त सुनवाई में सीओपीटी से दोनों टर्मिनल और सीएफएस में प्रचालनों के प्रवाह और संबंधित स्थानों में लगाए जाने वाले संगत प्रशुल्क को दर्शाते हुए एक ब्यौरेवार विवरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। इस विवरण में आईजीटीपीएल द्वारा टर्मिनल का प्रचालन अधिग्रहित करने के पूर्व और पश्चात दोनों अवधियों को शामिल किया जाना चाहिए। सीओपीटी को आईजीटीपीएल के परामर्श से एलसीएल कन्टेनरों के मामले में बिलिंग व्यवस्था निर्धारित करने और उस पर एक रिपोर्ट प्रस्तुत करने का भी सुझाव दिया गया था।

7.3 सीओपीटी ने अपेक्षित सूचना प्रस्तुत कर दी है। सीओपीटी द्वारा उल्लिखित प्रमुख मुद्दों का यहां नीचे वर्णन किया गया है:-

- (i) आरजीसीटी को आईजीटीपीएल को सौंपने के पूर्व घाटशुल्क को छोड़कर संपूर्ण प्रभार नौवहन लाइनों से पत्तन द्वारा वसूल किए जा रहे थे, जबकि कन्टेनरों पर घाटशुल्क कस्टम हाउस एजेंटों से वसूल किए गए थे।
- (ii) (क) संयुक्त सुनवाई के दौरान, आईजीटीपीएल और पत्तन दोनों द्वारा सीएफएस/साज-समान शेड में एलसीएल आयात कार्गो पर घाटशुल्क के दोहरे संग्रहण के बारे में मुद्दे पर चर्चा की गई थी। इस संबंध में पत्तन द्वारा निवेदन किया गया था कि पत्तन द्वारा पहले आईजीटीपीएल को एक प्रस्ताव किया गया था कि पत्तन एलसीएल कार्गो के संबंध में घाटशुल्क वसूल करना जारी रख सकता है और आईजीटीपीएल के दरों के मान के अनुसार समतुल्य बॉक्स दर घाटशुल्क प्रेषित कर सकता है।
- (ख) तथापि, आईजीटीपीएल ने स्पष्ट किया कि उनके लिए कन्टेनरों की एलसीएल/एफसीएल स्थिति का पता लगाना और प्रणाली से एलसीएल कन्टेनरों पर घाटशुल्क के संग्रहण को छोड़ना बहुत कठिन था। इसलिए, आईजीटीपीएल ने इच्छा व्यक्त की कि उन्हें सभी बॉक्स पर उनकी एलसीएल/एफसीएल स्थिति पर ध्यान दिए बिना घाटशुल्क संग्रहित करने की अनुमति दी जाए।
- (ग) इस चरण पर पत्तन न्यास ने इस प्राधिकरण से निवेदन किया है कि आरजीसीटी प्रचालन के प्रारंभ से ही आयातित एलसीएल कार्गो पर घाटशुल्क सीएफएस/साज-समान शेड में संग्रहित किया जा रहा था और ऐसा संग्रहित घाटशुल्क प्रति बॉक्स संग्रहित घाटशुल्क से बहुत अधिक था। यह इस कारण है कि प्रत्येक एलसीएल बॉक्स में बहु-आयातकों के लिए अभिप्रेत कार्गो होता है और मूल्यानुसार आधार पर उनका घाटशुल्क बॉक्स दरों से बहुत अधिक था। इसलिए, इसने इस प्राधिकरण से सीएफएस/साज-समान शेड में अलग-अलग एलसीएल कार्गो पर घाटशुल्क के संग्रहण की अनुमति देने का अनुरोध किया था।
- (iii) उपरोक्त निवेदनों के वृद्धिगत, अध्यक्ष (महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण) ने सुझाव दिया कि पत्तन न्यास आईजीटीपीएल में कन्टेनरों पर प्रभारित किए जा रहे घाटशुल्क को प्रतिसंतुलित करने के लिए एलसीएल आयात कार्गो पर संग्रहित किए जा रहे वर्तमान घाटशुल्क पर रियायत प्रदान करने पर विचार कर सकता है।
- (iv) तदनुसार, इसने यादृच्छिक आधार पर 23 टीईयू के संबंध में सीएफएस में एलसीएल कार्गो पर संग्रहित घाटशुल्क के ब्यौरे संकलित किए हैं और इस संबंध में तैयार विवरण प्रस्तुत किया है। विवरण से पता चलता है कि मात्रा के आधार पर और दरों के मान के अनुसार मूल्यानुसार आधार पर संग्रहित घाटशुल्क प्रति टीईयू 1,600/- रुपए से 18,000/- रुपए तक भिन्न-भिन्न होता है और प्रति टीईयू इस प्रकार संग्रहित औसत राशि

5,777/- रुपए होती है। यह परिकलित किया गया था कि अगर सीएफएस/साज-समान शेड में प्रहस्तन किए जा रहे एलसीएल कार्गो पर घाटशुल्क पर 10% की रियायत का प्रस्ताव किया गया था तो ऐसी रियायत की औसत राशि प्रति टीईयू 570/- रुपए होगी, जो आयातकों की ओर से लाइनों द्वारा आईजीटीपीएल को अदा किए जा रहे 500/- रुपए के घाटशुल्क को प्रतिसंतुलित करेगी।

- (v) कतिपय एलसीएल कार्गो आयात पर उत्पन्न उच्चतर घाटशुल्क एलसीएल कन्टेनरों में व्यापारियों द्वारा व्यापारिक पण्य वस्तुओं के आयात के कारण है। उच्च भूल्य वाले कार्गो होने के कारण ये पण्य वस्तुएं भूल्यानुसार आधार पर ऐसा घाटशुल्क अदा कर सकती हैं।
- (vi) पत्तन को निर्दिष्ट दरों पर 10% की रियायत की अनुमति देते हुए अध्याय-III कोचीन पत्तन न्यास के दरों के मान में (बल्क और ब्रेक-बल्क कार्गो के लिए घाटशुल्क की अनुसूची) कार्गो संबद्ध प्रभार में यथा प्रदत्त सीएफएस/साज-समान शेड में एलसीएल कार्गो प्रबंध प्रभार के नाम में एलसीएल आयात/निर्यात कार्गो पर घाटशुल्क के संग्रहण की अनुमति दी जा सकती है। यहां यह उल्लेख करना संगत होगा कि प्रत्येक बॉक्स पर एलसीएल कार्गो प्रबंध प्रभार की भागीदारी कई आयातकों द्वारा की जाएगी; जिसकी पूर्ण रूप से प्रति आयातक वास्तविक राशि समानुपातिक रूप से वितरित की जाएगी।

8. इस मामले में परामर्श से संबद्ध कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्डों में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों और संबंधित पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों का सार संबंधित पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये व्यौरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> में भी उपलब्ध हैं।

9. इस मामले में की गई जांच-पड़ताल के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभरती है:

- (i) सीओपीटी के मौजूदा दरों के मान में भरने और खाली करने के प्रभारों को छोड़कर सीएफएस में प्रदान की गई सेवाओं के लिए कोई पृथक प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया है।

सीओपीटी ने सूचित किया है कि अपने राजीव गांधी कन्टेनर टर्मिनल (आरजीसीटी) को इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड टर्मिनल (आईजीटीपीएल) को सौंपने के पूर्व अप्रैल, 2005 से आगे एनकुलम घाट, मट्टनचेरी घाट और अपने सीएफएस में पत्तन द्वारा प्रदान की गई कंटेनर-संबद्ध विभिन्न सेवाएं आरजीसीटी में कन्टेनर प्रहस्तन प्रचालनों का पूरक थीं। यह उल्लेखनीय है कि कन्टेनर प्रचालनों के लिए सीओपीटी का मौजूदा दरों का मान सीएफएस प्रचालन सहित संपूर्णता में कन्टेनर प्रहस्तन कार्यकलाप की वित्तीय स्थिति निर्भर रहते हुए नियत किया गया था और सीएफएस कार्यकलाप का कोई पृथक विश्लेषण नहीं किया गया था।

आरजीसीटी को आईजीटीपीएल द्वारा अधिग्रहित करने पर भरने और खाली करने के प्रभारों, जो पत्तन द्वारा लगाए जा रहे हैं, को छोड़कर कन्टेनर प्रहस्तन के सभी प्रभार आईजीटीपीएल द्वारा लगाए जाते हैं। अधिक लाभदायी टर्मिनल प्रचालनों को निजीकृत करने से पत्तन यह पाता है कि सीएफएस कार्यकलाप घाटे में है।

इसने यह भी तर्क दिया है कि भरने/खाली करने की लागत जिसकी पत्तन द्वारा सूचित उत्पादकता स्तर के आधार पर प्रति टीईयू 6594/- रुपए होती है, जिसकी तुलना में पत्तन द्वारा लगाया जाने वाला प्रभार प्रति टीईयू केवल 2300/- रुपए के स्तर पर है।

- (ii) राजस्व हानि की प्रतिपूर्ति करने और सीएफएस के कार्यकलाप को आत्मनिर्भर बनाने के लिए, सीओपीटी ने अपने घाटों और सीएफएस में कार्गो पर्यवेक्षण प्रभार लागू करने का प्रस्ताव किया है। यह प्राधिकरण सीएफएस के कार्यकलाप को आत्मनिर्भर बनाने के लिए सीओपीटी की चिंता से पूर्णतः सहमत है। तथापि, यह मानना होगा कि परस्पर आर्थिक-सहायता के प्रभाव को नकारते हुए अलग से एक कार्यकलाप की अकेले समीक्षा से केवल मिथ्या वर्णन की स्थिति उत्पन्न होगी। यह एक स्वीकार्य स्थिति है कि सीएफएस के कार्यकलाप को टर्मिनल प्रचालन से उपलब्ध अधिशेष द्वारा परस्पर आर्थिक-सहायता दी गई थी।

केवल इस कार्यकलाप, जो घाटे में है, की पत्तन के विभिन्न कार्यकलापों के बीच परस्पर आर्थिक-सहायता के प्रभाव का विश्लेषण किए बिना अलग से समीक्षा करना उपयुक्त नहीं पाया जाता है।

पत्तन ने सीएफएस प्रचालन में और विशेषकर सीएफएस में पर्यवेक्षण सेवाएं प्रदान करने के संबंध में शामिल राजस्व और लागत प्रस्तुत नहीं किया है। कोचीन कस्टम हाउस एजेंट एसोसिएशन का तर्क कि पर्यवेक्षण की लागत पत्तन द्वारा प्रस्तुत भरने/खाली करने की लागत में शामिल की गई है, स्वीकार किए जाने योग्य है। सीओपीटी ने अंतिम रूप से यह स्थापित करने के लिए कोई विश्लेषण प्रस्तुत नहीं किया है कि भरने/खाली करने के प्रभार में शामिल पर्यवेक्षण लागत विशेष रूप से भरने/खाली करने की सेवाओं के लिए है और सीएफएस में अन्य सामान्य कार्यकलापों के लिए नहीं है।

(iii) यहां तक कि यद्यपि, टर्मिनल प्रचालन से सीएफएस कार्यकलाप को परस्पर आर्थिक-सहायता का प्रत्यक्ष प्रवाह हआरजीसीटी के निजीकरण से समाप्त हो गया होगा, फिर भी पत्तन को बीओटी की आय ऐसे प्रयोजनों के लिए उपलब्ध है। पत्तन की यह व्याख्या कि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश प्रशुल्क संगणन में राजस्व के हिस्से की आय मानने की अनुमति नहीं देते, पूर्णतः अनुचित है और संशोधित दिशानिर्देश केवल बीओटी प्रचालक पर लागू है।

(iv) अधिकांश प्रयोक्ताओं ने प्रस्तावित पर्यवेक्षण प्रभार पर जोरदार आपत्ति उठाई है। यह उल्लेख करना संगत है कि चेन्नई पत्तन में चेन्नई कन्टेनर टर्मिनल लिमिटेड, कांडला पत्तन में केंद्रीय भांडागारण निगम और जवाहरलाल पत्तन न्यास द्वारा सीएफएस प्रचालनों के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों के मान में इस सेवा के लिए कोई पृथक प्रशुल्क शामिल नहीं किया गया है।

चूंकि, पत्तन ने पर्यवेक्षण प्रभार के लिए प्रस्तावित दर का समर्थन करने हेतु कोई औचित्यपूर्ण विश्लेषण प्रस्तुत नहीं किया है, इसलिए सीएफएस में प्रस्तावित पर्यवेक्षण प्रभार लागू करने का कोई मामला नहीं बनता। इसलिए, सीओपीटी को सीएफएस में वर्तमान प्रशुल्क व्यवस्था की समीक्षा करने और ऐसी सेवाएं प्रदान करने की लागत द्वारा विधिवत औचित्य देते हुए प्रदान की जाने काली विभिन्न सेवाओं के लिए प्रशुल्क लागने का पृथक प्रस्ताव दाखिल करने का परामर्श दिया जाता है।

(v) पत्तन को इस संबंध में कोई तदर्थ प्रशुल्क व्यवस्था लागू नहीं करने का सुझाव दिया गया था। फिर भी, यह समझा जाता है कि पत्तन ने प्रस्तावित दर पर अनन्तिम प्रभार लगाया है। चूंकि, प्रस्तावित पर्यवेक्षण प्रभार अनुमोदित नहीं है, इसलिए यह प्राधिकरण पत्तन को अभी तक लगाए गए अनन्तिम प्रभार वापस करने का निर्देश देता है।

इस प्राधिकरण की सदैव यह चिंता रहती है कि दिए गए प्रशुल्क के लाभों को वास्तविक आयातकों और निर्यातकों तक पहुंचना चाहिए। इस मामले में भी पत्तन को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि वापसी के बौरे संबंधित आयातक/निर्यातक को पहुंचने चाहिए, ताकि वे बिलिंग समायोजन के लिए अपने एजेंटों के साथ मामला उठा सकें।

(vi) जब आरजीसीटी का प्रचालन सीओपीटी द्वारा किया जा रहा था, तब आरजीसीटी और सीएफएस में रखे कन्टेनरों के रुकने की अवधि रुकने की एकल अवधि पर मानी गई थी और भूमि किराया सीएफएस और आरजीसीटी में उनके अधिक रुकने पर निर्धारित निःशुल्क अवधि के बाद संग्रहित किया गया था। आरजीसीटी को आईजीटीपीएल द्वारा अधिग्रहित करने से कन्टेनर अलग से आईजीटीपीएल में निःशुल्क अवधि ले सकते हैं और तब पत्तन सीएफएस अथवा घाट क्षेत्र में प्रवेश कर सकते हैं तथा वहां उन्हें भरे जाने/खाली करने तक रुक सकते हैं। पत्तन के घाट और सीएफएस में कन्टेनरों पर पृथक भंडारण प्रभार नहीं है। पत्तन द्वारा जैसा सही वर्णन किया गया है कि पत्तन के सीएफएस में कन्टेनरों के अधिक रुकने के लिए भंडारण प्रभार वसूल किया जाना अपेक्षित है। इसलिए, इसने तीन दिनों की निःशुल्क अवधि की अनुमति देने के बाद अपने सीएफएस में आने वाले कन्टेनरों पर भंडारण प्रभार लगाने का प्रस्ताव किया है। भंडारण प्रभार निजीकरण के पूर्व पत्तन द्वारा प्रभार्य स्तर पर डॉलर के रूप में प्रस्तावित है। यह तथ्य मानते हुए कि यहां तक कि निजीकरण के पूर्व पत्तन ने आरजीसीटी और सीएफएस में कन्टेनर के अधिक रुकने पर निःशुल्क अवधि के बाद भंडारण प्रभार वसूल किया है, यह प्राधिकरण पत्तन सीएफएस में प्रस्तावित भंडारण प्रभार अनुमोदित करने का इच्छुक है। यह मानना होगा कि यह लागू की गई प्रशुल्क की नई मद नहीं, बल्कि निःशुल्क अवधि की अनुमति देने के बाद मौजूदा भंडारण प्रभार लगाने के लिए सीओपीटी को दिया गया एक स्पष्ट प्राधिकार है।

पत्तन ने तटीय कन्टेनरों के लिए रूपए के रूप में अलग से भंडारण प्रभार प्रस्तावित नहीं किया है। पत्तन सीएफएस में तटीय कन्टेनरों के लिए भंडारण प्रभार अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों में निर्धारण के अनुरूप रूपान्तरण प्रयोजन के लिए चालू विनियम दर लागू करते हुए रूपए के रूप में निर्धारित किया जाता है।

(vii) तीन दिनों की प्रस्तावित निःशुल्क अवधि उस सामान्य अवधि, जो कन्टेनर को भरने/खाली करने के लिए अपेक्षित होती है, पर आधारित है। कुछ प्रयोक्ता संगठनों ने तर्क दिया है कि अन्य निजी सीएफएस में अनुमत्य निःशुल्क अवधि पत्तन द्वारा प्रस्तावित स्तर से अधिक है। इस परिवेश में, यह उल्लेख करना संगत है कि आईजीटीपीएल में निःशुल्क अवधि प्राप्त करने के बाद प्रयोक्ता पत्तन सीएफएस में निःशुल्क दिवसों के दूसरे सेट का लाभ प्राप्त कर रहे हैं, जो पहले उपलब्ध नहीं था और इसलिए प्रस्तावित व्यवस्था से प्रयोक्ताओं को राहत मिलेगी।

पत्तन ने स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित तीन दिनों की निःशुल्क अवधि में पत्तन की ओर से कन्टेनर भरने अथवा खाली करने में किया गया कोई विलम्ब शामिल नहीं होगा। यह संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में उल्लिखित सिद्धांतों के अनुरूप है कि प्रयोक्ताओं को पत्तन पर आरोप्य विलम्ब के लिए दंडित नहीं किया जाना चाहिए। इसलिए, प्रस्तावित शर्त स्वीकार की जाती है।

संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों की शर्त के अनुसार निःशुल्क अवधि के संगणन के लिए सीमाशुल्क के अवकाश दिवसों और पत्तन के अकार्य दिवसों को छोड़ देना चाहिए। यद्यपि, इसने इस संबंध में परिपत्र जारी किए जाने की सूचना दी है, फिर भी प्रस्ताव में ऐसा कोई प्रावधान नहीं है। इसे ध्यान में रखते हुए, संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों और अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों में समान निर्धारण के अनुरूप एक उपयुक्त शर्त निर्धारित की जाती है।

(viii) प्रस्ताव का तीसरा भाग इसके दरों के मान में निर्धारित घाटशुल्क अनुसूची के अनुसार एलसीएल कार्गो पर सीओपीटी द्वारा घाटशुल्क प्रभार लगाने से संबंधित है। यह उल्लेखनीय है कि एलसीएल कार्गो पर घाटशुल्क लगाना कोचीन पत्तन न्यास में प्रशुल्क की नई मद नहीं है। सीओपीटी के दरों के मान में घाटशुल्क अनुसूची में प्रत्येक कार्गो मद तथा साथ ही घाट के परिसर अथवा सीएफएस के भीतर कार्गो के भरे जाने/खाली करने के मामले में कन्टेनर पर घाटशुल्क के लिए निर्धारित दरों पर कन्टेनरयुक्त कार्गो पर घाटशुल्क लगाना निर्धारित किया गया है। सीओपीटी ने यह भी निवेदन किया है कि आरजीसीटी के प्रारंभ होने से लेकर एलसीएल कार्गो पर घाटशुल्क सीएफएस में संग्रहित किया गया था और यह राशि घाटशुल्क की बॉक्स दर से बहुत अधिक थी।

इसलिए, सीओपीटी ने पत्तन को एलसीएल कार्गो पर घाटशुल्क संग्रहित करने की अनुमति देने का अनुरोध किया है और ऐसे एलसीएल कन्टेनरों के मामले में आईजीटीपीएल को बॉक्स दर की प्रतिपूर्ति करने की सहमति दी है, ताकि प्रयोक्ताओं पर दुबारा बोझ नहीं पड़े।

जैसा कुछ प्रयोक्ताओं द्वारा सही वर्णन किया गया और सीओपीटी द्वारा भी स्वीकार किया गया है, सीएफएस में कोई घाटशुल्क नहीं लगाया जा सकता। इसलिए, पत्तन ने बाद में इस शब्द को "एलसीएल कार्गो प्रबंध प्रभार" के रूप में संशोधित किया है, यद्यपि दर इसकी अनुसूची में निर्धारित घाटशुल्क दर के समतुल्य होगी। सीएफएस में एलसीएल कार्गो प्रचालन से राजस्व का स्तर टर्मिनल के निजीकरण के पूर्व प्राप्त स्तर के समान बनाए रखना प्रस्ताव के पीछे मुख्य तर्क है।

यद्यपि, आईजीटीपीएल को इस प्रस्ताव पर सिद्धांततः कोई आपत्ति नहीं है, फिर भी इसने सीओपीटी से कन्टेनरों पर घाटशुल्क की बॉक्स दर की प्रतिपूर्ति स्वीकार करने में अपनी असमर्थता व्यक्त की है। इस प्राधिकरण के सुझाव के आधार पर सीओपीटी ने बाद में क्रमशः 20 फुट और 40 फुट के कन्टेनर पर 500/- रुपए और 750/- रुपए की दर पर आईजीटीपीएल में प्रभार्य घाटशुल्क की बॉक्स दर प्रतिसंतुलित करने के लिए एलसीएल आयात/निर्यात कार्गो पर अपनी अनुसूची में निर्दिष्ट घाटशुल्क दरों पर 10% की रियायत प्रदान करने का प्रस्ताव किया है।

इस संबंध में यह उल्लेख करना महत्वपूर्ण है कि आईजीटीपीएल के दरों के मान में निर्धारित घाटशुल्क की बॉक्स दर प्रति 20 फुट के कन्टेनर के लिए 550/- रुपए, 40 फुट के कन्टेनर के लिए 825/- रुपए और 40 फुट से अधिक के कन्टेनर के लिए 1100/- रुपए है, न कि सीओपीटी द्वारा दर्शाए गए स्तर पर।

प्रस्तावित 10% की रियायत कुछ नमूना कन्टेनरों के संबंध में सीएफएस में एलसीएल कार्गो पर संग्रहित घाटशुल्क के ब्यौरों के संकलन के आधार पर निकाली गई है, जो सभी मामलों में आईजीटीपीएल में अदा की गई घाटशुल्क की बॉक्स दर को प्रतिसंतुलित नहीं कर सकती। इसे ध्यान में रखते हुए, प्रस्तावित शर्त को यह वर्णन करने के लिए कि एलसीएल आयात/निर्यात कार्गो पर एलसीएल कार्गो प्रबंध प्रभारों में 10% रियायत की अनुमति 20 फुट के कन्टेनर के लिए न्यूनतम 550/- रुपए, 40 फुट के कन्टेनर के लिए 825/- रुपए और 40 फुट से अधिक के कन्टेनर के लिए 1100/- रुपए के अधीन दी जाएगी।

चूंकि, किसी विशेष एलसीएल कन्टेनर के लिए बहु-प्रेषिती हो सकते हैं, इसलिए एलसीएल प्रबंध प्रभार में रियायत सीओपीटी द्वारा यथा सहमत्य संबंधित प्रेषितियों पर लगाए जाने योग्य इस प्रभार के अनुपात में समानुपातिक रूप से वितरित की जानी चाहिए।

जैसा पहले उल्लेख किया गया है, यह प्रशुल्क की नियमित मद नहीं है, परंतु इसे सीओपीटी के दरों के मान के अगले संशोधन तक एक अंतरिम व्यवस्था के रूप में अनुमोदित किया जाता है। सीओपीटी को प्रशुल्क व्यवस्था की समीक्षा करने और उपयुक्त प्रशुल्क संरचना का प्रस्ताव देने का सुझाव दिया जाता है, जैसा महापत्तनों में अन्य सीएफएस प्रचालकों के मामले में अनुमोदित किया गया है।

(ix) खाली किए गए अथवा सीएफएस में भरे जाने के लिए प्रतीक्षारत कार्गो के मामले में निर्धारित निःशुल्क अवधि के बाद विलम्ब शुल्क प्रभार अनुसूची 3.2.2 के अधीन निर्धारित विलम्बशुल्क की लेवी के लिए सामान्य प्रावधान के अनुसार लगाया जा रहा था। सीओपीटी उसी व्यवस्था को जारी रखने का विचार रखता है, परंतु स्पष्टता के प्रयोजनार्थ इच्छा रखता है कि ऐसा निर्धारण सीएफएस में कार्गो भंडारण पर विलम्बशुल्क लगाने के प्रयोजनार्थ स्पष्ट किया जाना चाहिए। सीओपीटी का प्रस्ताव अनुमोदित प्रभाव से किया जाता है।

(x) सीओपीटी ने प्रस्तावित दरें अनन्तिम रूप से दिनांक 18 अगस्त, 2005 से लागू की हैं। इसलिए, इसने इस प्राधिकरण से अपने प्रस्ताव का दिनांक 18 अगस्त, 2005 से भूतलक्षी प्रभाव से अनुमोदन करने का अनुरोध किया है। यह प्राधिकरण दरों के भूतलक्षी संशोधन को तब तक अनुमोदित नहीं करता, जब तक आपवादिक विचार करने की आवश्यकता के लिए कोई असाधारण परिस्थितियां उत्पन्न नहीं होती। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश भी दरों के भावी कार्यान्वयन की सिफारिश करते हैं।

वर्तमान मामले में, सीएफएस पर भंडारण प्रभार और पत्तन द्वारा लगाए गए एलसीएल कार्गो प्रबंध प्रभार पत्तन द्वारा अपने टर्मिनल के निजीकरण के पूर्व प्रदान की गई समान सेवाओं के लिए मौजूदा अधिसूचित दरों पर आधारित है। यह प्राधिकरण पत्तन के अनुरोध पर विचार करता है और दिनांक 18 अगस्त, 2005 से भूतलक्षी अनुमोदन प्रदान करता है।

सीओपीटी द्वारा यथा सहमत्य, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क के आधिक्य में पत्तन द्वारा संग्रहित प्रभार संगत प्रयोक्ताओं/प्रेषितियों को वापस किया जाना है।

(xi) इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क साधारणतया संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार आदेश की अधिसूचना की तारीख से तीन वर्षों की अवधि के लिए वैध है। तथापि, वर्तमान मामले में सीओपीटी को तत्काल सीएफएस कार्यकलाप के लिए पृथक प्रस्ताव दाखिल करना चाहिए अथवा उन्हें शीघ्र ही विचारार्थ

लिए जाने वाले सामान्य संशोधन प्रस्ताव में शामिल करना चाहिए। अभी प्रदान किया गया अनुमोदन पत्तन न्यास द्वारा दाखिल सामान्य संशोधन प्रस्ताव के आधार पर तैयार किए जाने वाले संशोधित दरों के मान के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक लागू रहेगा।

10. परिणामतः और उपर दिए गए कारणों तथा समग्र रूप से विचार किए जाने के आधार पर यह प्राधिकरण अनुसूची 4.7-सीओपीटी के मौजूदा दरों के मान के भरने और खाली करने के प्रभारों के अधीन निम्नलिखित टिप्पणियां प्रविष्ट करने का अनुमोदन प्रदान करता है:-

(i) अनुसूची 4.7 के अधीन मौजूदा टिप्पणी सं. 2 को हटाएं और उसे निम्नलिखित से प्रतिस्थापित करें:

"एलसीएल आयात/निर्यात कार्गो के मामले में सीओपीटी अपने मौजूदा दरों के मान की अनुसूची 3.1 में निर्धारित घाटशुल्क दरों पर एलसीएल कार्गो प्रबंध प्रभार संग्रहित करेगा। घाटशुल्क अनुसूची में निर्दिष्ट दरों पर 10% की रियायत 20 फुट वाले कन्टेनर के लिए न्यूनतम 550/- रुपए; 40 फुट वाले कन्टेनर के लिए 825/- रुपए और 40 फुट से अधिक के कन्टेनर के लिए 1100/- रुपए के अधीन अनुमति दी जाएगी।"

(ii) अनुसूची 4.7 के अधीन टिप्पणी सं. 3 निम्नानुसार प्रविष्ट करें:

पत्तन के घाटों और सीएफएस में कन्टेनरों (एफसीएल/एलसीएल, भरे अथवा खाली) पर भंडारण प्रभार।

क्रम सं.	कब्जे की अवधि	प्रति दिन अथवा उसके भाग के लिए प्रति कन्टेनर दर			
		20 फुट वाला कन्टेनर		40 फुट वाला कन्टेनर	
		विदेशीगामी (अमरीकी डॉलर)	तटीय (रुपए)	विदेशीगामी (अमरीकी डॉलर)	तटीय (रुपए)
1.	पहले तीन दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
2.	4थे दिन से 15वें दिन	3.00	138	6.00	276
3.	16वें दिन से 30वें दिन	6.00	276	12.00	552
4.	उसके बाद	12.00	552	24.00	1104

(क) निःशुल्क अवधि में पत्तन की ओर से कन्टेनर को भरने अथवा खाली करने में सीओपीटी द्वारा प्राधिकृत संबंधित प्राधिकारी द्वारा यथाप्रमाणित विलम्ब की कोई अवधि शामिल नहीं होगी।

(ख) निःशुल्क अवधि में सीमाशुल्क के अवकाश दिवस और पत्तन के अकार्य दिवस शामिल नहीं होंगे।

(iii) अनुसूची 4.7 के अधीन टिप्पणी सं. 4 निम्नानुसार प्रविष्ट करें:

"निःशुल्क अवधि और कार्गो पर विलम्बशुल्क प्रभार लगाना दरों के मान की अनुसूची 3.2 में निर्धारित प्रावधानों द्वारा नियंत्रित होगा।"

अ. ल. बोगिंगवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/2006-असा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
NOTIFICATION

Mumbai, the 10th July, 2006

No. TAMP/59/2005-COPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the Cochin Port Trust (COPT) for introduction of container storing and cargo supervision charges at Ernakulam Wharf, Mattancherry Wharf and Container Freight Station (CFS) of Cochin Port as in the Order appended hereto.

SCHEDULE

Case No. TAMP/59/2005 – COPT

Cochin Port Trust (COPT)

Applicant

ORDER

(Passed on this 26th day of June 2006)

This case relates to a proposal received from the Cochin Port Trust (COPT) for introduction of container storing and cargo supervision charges at Ernakulam Wharf, Mattancherry Wharf and Container Freight Station (CFS) of Cochin Port.

2.1. This proposal arises in the backdrop of a reference received earlier from the Cochin Custom House Agents' Association (CCHAA) complaining that the COPT has introduced additional charge of Rs.200/- per 20' container towards storing and supervision charge at CFS without approval of TAMP.

2.2. The COPT was advised that the ad-hoc tariff introduced was not in line with the revised tariff guidelines and hence no additional wharfage should be levied till it was approved by this Authority. The COPT was also advised to file a separate proposal for the relevant tariff item along with the cost details to justify the tariff proposed.

3.1. In this background, the COPT has filed this proposal. The main points made by the COPT in its proposal are as follows:

- (i). The Rajiv Gandhi Container Terminal (RGCT) was handed over to M/s. India Gateway Terminal Private Limited (IGTPL) on 1 April 2005 as per the License Agreement (L.A) entered between both the parties.
- (ii). Before handing over the RGCT to IGTPL, the port provided the facilities for stuffing/de-stuffing of containers to and from RGCT at its CFS and wharves. Since the port itself was operating both the facilities the facility of CFS and wharves were complementing the RGCT operations. The tariff levied as per the Scale of Rates (SOR) when the COPT operated the terminal is given below.
 - (a). Composite rate of Rs.800/- and Rs.1200/- for 20' and 40' respectively was levied towards wharfage for house stuffed/destuffed FCL containers. In order to avoid dual port charges, no ground rent on container or wharfage on cargo was levied by port on such boxes or cargo destuffed at port wharves or CFS.
 - (b). On LCL cargo destuffed from containers, wharfage was collected for the cargo destuffed at CFS. In case of stuffing of LCL cargo in the container, only box rate of wharfage was collected as per the SOR. In addition to the above charges, the stuffing/de-stuffing charges @ Rs.2300/- and Rs.3750/- for 20' and 40' container respectively was collected.
- (iii). After the IGTPL took over the operations, the wharfage at container terminal was collected by the operator and the port only levied stuffing/de-stuffing charges. Though, the port initially collected wharfage at CFS the same was discontinued in view of the complaints made by the users about dual collection.

(iv). The break-up of cost for stuffing and de-stuffing for a shift of 8 hours is as follows:

FLT charges	Rs.4800
Labour	Rs.4710
Cost of Office and Supervisory Staff	Rs.9485
Overheads	Rs.7097
Interest on investment	Rs.583
Depreciation	Rs.1388
Return on investment	Rs.6250
Total cost per shift on 8 hours	Rs.34313

(v). The cost of providing stuffing/de-stuffing services works out to Rs.5719/- per TEU based on gang output of 6 TEUs per eight hours shift in CFS. As against this, the tariff prescribed in its SOR is at the level of Rs.2300/- per TEU only.

(vi). In order to compensate the above loss of revenue, and also to avoid offering the service free of cost in respect of container / cargo handling at the port wharves and CFS, it has proposed to collect storage and supervision charges on cargo from FCL containers and consolidated LCL cargo to be stuffed @ Rs.200/- for 20' and Rs.400/- for 40' container. The said rate is already being collected from 18 August 2005.

(vii). The COPT has also justified the proposed tariff with reference to the cost for the space occupied. A 20' container occupies about 30 sq. mtr of covered space. An average 9½ days free period is to be given for cargo (i.e. 7 days for import + 12 days for export = 19 days ÷ 2 = 9½ days). Considering the rental for covered space prescribed at Rs.40/- per sq. mtr per month, the rental per day is Rs.1.33 per day. The rental for 30 sq. mtr space for 9.5 days is Rs.380/. Other CFS' are giving 3 to 5 days free period. Therefore, the COPT intends to charge for only 5 days i.e. 1.33 x 30 x 5 = i.e. Rs.200/-.

3.2. The COPT has furnished the following grounds for introducing the proposed tariff:

(i). A container on payment of wharfage to IGTP would come into the port premises and will stay at the port CFS or wharf area till such time it is destuffed and the empty container is removed by the concerned Line/Agent. Towards this, the container storage charge has to be recovered by the Port.

(ii). The cargo after de-stuffing will enjoy a free period of 7 days and similarly a cargo which is consolidated in the CFS of wharves for stuffing will also enjoy a free period of 12 days. This free period is like the cargo enjoying the free period in the container terminal. In other words, in addition to the operation of stuffing/de-stuffing to and from the container, the cargo will also enjoy a free period and for the free period, the storage charges are to be recovered. As the cargo does not use the wharves in this case, no wharfage can be levied.

(iii). The containers and cargo will enjoy the free period under IGTP for having paid wharfage and cannot expect to enjoy further free period at free of cost at the port premises. Further, the import LCL cargo is delivered to a number of consignees and hence the port cannot reimburse proportionate amount totaling to a box from all of them.

(iv). The container whether it is 20' or 40', is normally required to stay in the area for stuffing/de-stuffing only for 3 days. It has proposed to levy ground rent charge on containers at port wharves and CFS for their stay beyond 3 days.

3.3. To summarise, the tariff arrangement proposed by the COPT is as follows:

(i). Storage charges on containers (FCL/LCL loaded or empty) at Port wharves and CFS.

Sl. No.	Period of occupation	Rate per container per day or part thereof	
		20' in US\$	40' in US\$
1.	First three days *	Free	Free
2.	4 th day to 15 th day	3.00	6.00
3.	16 th day to 30 th day	6.00	12.00
4.	Thereafter	12.00	24.00

(Note: * Three days free period is exclusive of any delay on the part of the Port to stuff or destuff the container, which will be certified by Traffic Manager /Additional Traffic Manager).

(ii). Storage and supervision charges on cargo from FCL containers and consolidated LCL cargo to be stuffed is as follows:

For 20' container	:	Rs.200/-
For 40' container	:	Rs.400/-

(iii). In case of LCL cargo, the COPT shall collect the wharfage as per the rates prescribed in its Scale of Rates from the consignee and reimburse the box rate wharfage to IGTP.

(iv). The demurrage for overstay of cargo beyond the free period shall be as per clause 3.2.2. of Schedule of demurrage charges of the prevailing Scale of rates.

3.4. The COPT has requested to approve the proposed tariff arrangement from 18 August 2005 as it is already collecting the provisional charges from this date.

4.1. In accordance with the consultation procedure prescribed, a copy of the proposal was circulated to India Gateway Terminal Private Limited (IGTPL) and various users / representative bodies of users for their comments.

4.2. Copy of the comments received from the IGTP and user organisations were forwarded to the COPT as feedback information / comments. The COPT has furnished its comments on the observations of the IGTP and other user organisations.

5.1. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the COPT was requested to furnish additional information / clarification on various points. The COPT has furnished the requisite information. The summary of queries raised by us and the information furnished by COPT are tabulated below:

SI.No.	Queries raised by us	Reply of COPT
(i).	The breakup of stuffing / de-stuffing cost furnished by the port already includes the cost of office and supervisory staff and overheads apart from other cost elements. Furnish details of cost of the service provided to justify the proposed rate of Rs.200/- per TEU towards storage and supervision charges.	(a). It has furnished the cost details for stuffing / de-stuffing as given in its proposal. It has subsequently clarified that the cost details only highlight the cost incurred by the port for providing stuffing and de-stuffing services to the containers at the CFS. (b). The proposed rate of Rs.200/- per TEU is only to recover the ground rentals for storage of cargo before and after stuffing of containers for which cargo free days are provided. (c). The proportionate lease rent payable by the cargo on availing the free days is explained in the proposal to justify the proposed rate.
(ii).	Explain the reasons for not including the proposed supervision charges by reviewing the existing stuffing/ de-stuffing charge.	The revision of its Scale of Rates is due from 1 January 2006. In the current revision, the charges for supervision would be included in the stuffing / de-stuffing charges and a composite rate would be proposed.
(iii).	The existing Scale of Rates (SOR) of the COPT do not make any distinction between an FCL and LCL container for the purpose of levy of tariff. Indicate the exact tariff collected under each head for an FCL and LCL container as per the SOR approved by this Authority vis-à-vis the tariff envisaged to be collected as per this proposal to understand the financial impact on the users.	(a). The LCL cargo is brought into the port in small quantities by various Custom House Agents (CHA) for export and the charges towards port demurrage etc., are levied based on quantity and date of carting. Similarly, the LCL import cargo from a container is cleared by various CHA's on different days by filing bills of entry at their convenience. The port charges payable would be different for each commodity as per the Scale of Rates. (b). For the purpose of collecting wharfage and handling charges, the LCL and FCL status of a container does not matter to a container.

		<p>operator. Since it is exclusively dealing with the CFS activity, it is necessary to take into account the volume and nature of cargo and provisions of Scale of Rates applicable to general cargo handling activities.</p> <p>(c). It has furnished the details of the stuffing/de-stuffing charges levied by the port as per the rates prescribed in its SOR prior to the IGTPL taking over the operations and subsequent to 1 April 2005. It has confirmed that the financial implication after introduction of proposed cargo storage charges would be Rs.200/- for a 20' and Rs.400/- for a 40' container.</p>
(iv).	Clarify whether the proposed provision to collect wharfage on the LCL cargo, and reimbursing the box rate of wharfage to the IGTPL is with the consensus of IGTPL. If so, furnish a copy of the consent letter given by the IGTPL in this regard. Also, clarify whether the L.A. allows for such tariff arrangement between the port and the private operator. It may be noted that levy of wharfage is not relevant for CFS operations	<p>(a). The collection of wharfage on the LCL cargo and reimbursing the box rate of wharfage to IGTPL has been discussed in the port users meeting held on 7 November 2005 when IGTPL participated and agreed. The port has furnished the relevant extract of the minutes of the meeting dated 7 November 2005.</p> <p>(b). There is no provision in the LA for such a tariff arrangement. However, the IGTPL delivers the container to port CFS for de-stuffing in case of import LCL, therefore, the port can pay their legitimate wharfage from its collection from different importers of LCL box cargo.</p> <p>(c). It is true that wharfage is not relevant to CFS. The COPT CFS operation had began as an alternative to transit shed operation where stuffing and de-stuffing of break bulk cargo was being carried out prior to CFS commissioning and with commissioning of CFS all general cargo stuffing and de-stuffing of sheds was discontinued except for personal baggage.</p>
(v).	The free period beyond which storage rate is proposed to be levied on containers at port wharves/ CFS should exclude Sundays, Custom's holidays and port's non-operating days in line with the revised tariff guidelines.	It agrees to provide 3 days free period excluding Sunday's, Custom's holidays and Port's non-operating days.
(vi).	Furnish a dwell time analysis for cargo / container at the CFS for the last three years. The rate calculated based on 5 days storage time and proposed free time of 3 days appear to be contradictory. Please explain.	This information relating to dwell time of cargo / container is not readily available. Dwell time of cargo stacked before stuffing and free period allowed in other CFS have been considered while providing 3 days free period for cargo. The storage charge is proposed based on the actual rental for the volume of cargo for free period of 3 days.

5.2. It is relevant here to mention that the COPT has also forwarded a circular issued to the Trade on 29 September 2005 furnishing an undertaking to refund the charges collected provisionally from the users from 18 August 2005 in the event the TAMP does not approve the proposed tariff arrangement.

6.1. The IGTPL was specifically requested to comment on the special services it was rendering to the house stuffed / destuffed containers to justify higher rate of wharfage on such containers during the period when the IGTPL operated the interim arrangement by adopting the existing SOR of the COPT.

6.2. The IGTPL has not forwarded any specific comments on the points raised by us despite a reminder. It has made a general remark that it agrees with the proposal and that the wharfage on the FCL and LCL containers handled at the RGCT will be collected by them.

7.1. A joint hearing in this case was held on 31 January 2006. At the joint hearing, COPT, IGTPL and the concerned user organisations made their submissions.

7.2. At the joint hearing, the COPT was requested to furnish a detailed statement indicating the flow of operations at both the Terminal and CFS and the relevant tariff levied at the respective places. This statement should cover both the periods prior to and after the IGTPL taking over the operations of the Terminal. The COPT was also advised to firm up the billing arrangement in case of the LCL containers in consultation with the IGTPL and furnish a report on the same.

7.3. The COPT has furnished the requisite information. The salient points made by COPT are given hereinunder:

- (i). Before handing over of the RGCT to IGTPL, the entire charges except wharfage were being recovered by the port from the Shipping lines while the wharfage on containers was recovered from the Custom House Agents.
- (ii).
 - (a). During the Joint Hearing, the issue about double collection of wharfage on LCL import cargo both by the IGTPL and by the port at CFS/baggage shed was discussed. In this regard it was submitted by the port, that a proposal was earlier made by the port to the IGTPL that the Port could continue to recover the wharfage in respect of LCL cargo and remit the corresponding box rate wharfage as per the SOR to the IGTPL.
 - (b). The IGTPL, however, explained that it was very difficult for them to identify the LCL/FCL status of the containers and exclude the collection of wharfage on LCL containers from the system. Therefore, IGTPL wanted that they be permitted to collect wharfage on all boxes irrespective of their LCL/FCL status.
 - (c). The Port Trust at this stage submitted that from the very beginning of RGCT operation, the wharfage on imported LCL cargo was being collected at the CFS/baggage shed and such wharfage collected was far more than the wharfage collected per box. This is because each LCL box contained cargo meant for multiple importers and their wharfage on advalorem basis was far in excess of the box rates. It had, therefore, requested this Authority to allow the collection of wharfage on LCL cargo separately at the CFS/baggage shed.
- (iii). In view of the above submissions, Chairman (TAMP) suggested that the Port Trust may consider offering a concession on the present wharfage being collected on LCL import cargo to offset the wharfage already being charged on the container at IGTPL.
- (iv). Accordingly, it has compiled the details of wharfage collected on LCL cargo at CFS in respect of 23 TEUs on a random basis and furnished statement prepared in this regard. The statement reveals that the wharfage collected based on the volume as well as advalorem basis as per the Scale of Rates varies from Rs.1,600/- to Rs.18000/- per TEU and the average amount so collected per TEU works out to Rs.5777/- It was calculated that if a concession of 10% were offered on the wharfage on LCL cargo being handled at CFS/baggage shed, such concession would amount to an average of Rs.570/- per TEU, which would offset the wharfage of Rs.500/- already being paid to IGTPL by the Lines on behalf of the importers.
- (v). The higher wharfage arising on certain LCL cargo import is due to import of trading commodities by the traders in LCL containers. These commodities being high value cargo, can afford to pay such wharfage on ad-valorem basis.

21/4/06 - 5

(vi). The port may be permitted to collect the wharfage on LCL import/export cargo in the name of LCL Cargo Management Charges at CFS/baggage shed as provided Chapter III- Cargo Related Charges in the Cochin Port Trust Scale of Rates (Schedule of wharfage for bulk and break bulk cargo) allowing a concession of 10% on the rates specified. It may be relevant to mention here that the LCL Cargo Management Charges on each box will be shared by several importers, the actual in absolute terms per importer being proportionately distributed.

8. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

9. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

(i). The existing Scale of Rates of the COPT does not prescribe any separate tariff for the services offered at the CFS except stuffing and destuffing charges.

The COPT has reported that prior to handing over its Rajiv Gandhi Container Terminal (RGCT) to India Gateway Terminal Private Limited (IGTPL) from April 2005 onwards, various container related services offered by the port at the Ernakulam wharf, Mattancherry wharf and its CFS were complementing the container handling operations at the RGCT. It is noteworthy that the existing Scale of Rates of COPT for container operations were fixed relying on the financial position of the container handling activity in totality including CFS operation and no separate analysis of CFS activity was made.

With the IGPL taking over the RGCT, all the container handling charges are levied by the IGPL except stuffing and destuffing charges which is continued to be levied by the port. With the more profitable terminal operations privatised, the port finds that the CFS activity is in deficit.

It has also argued that the cost of stuffing/destuffing works out to Rs.6594/- per TEU based on the productivity level reported by the port against which charges levied by the port is at the level of Rs.2300/- per TEU only.

(ii). In order to compensate the loss of revenue and to make the CFS activity self reliant, the COPT has proposed to introduce cargo supervision charge at its wharves and the CFS. This Authority fully shares the concern of the COPT to make the CFS activity self-reliant. However, it has to be recognised that review of a singly activity in isolation ignoring the effect of cross-subsidisation will only lead to a distorted position. It is an admitted position that the CFS activity was cross-subsidised by the surplus available from the terminal operation.

It is not found appropriate to review only this one activity which is in deficit in isolation without analysing the effect of cross-subsidisation between the various activities of the port.

The port has not furnished the revenue and cost involved in the CFS operation and more particularly with respect to offering supervision services at the CFS. The argument of the Cochin Custom House Agents Association that the cost of supervision is included in the stuffing/ destuffing cost furnished by the port deserves to be admitted. The COPT has not furnished any analysis to conclusively establish that the supervision cost included in the stuffing / destuffing charges is exclusively for stuffing / destuffing services and not for other general activities at the CFS.

(iii). Even though the direct flow of cross-subsidies from terminal operation to CFS activity may have dried up with the privatisation of RGCT, the BOT income to the port is available for such purposes. The port's interpretation that the revised tariff guidelines do not permit reckoning of revenue share income in tariff computation is totally misplaced and the relevant guideline is applicable only to the BOT operators.

(iv). Most of the users have strongly objected to the proposed supervision charge. It is relevant to mention the Scale of Rates approved by this Authority for the CFS operations by the Chennai Container Terminal Limited at Chennai Port, the Central Warehousing Corporation at the Kandla Port and the Jawaharlal Port Trust do not contain any separate tariff for this service.

As the port has not furnished any justifiable analysis to support the proposed rate for supervision charges, there is no case for introducing the proposed supervision charges at CFS. The COPT is, however, advised to review the present tariff arrangement at the CFS and file a separate proposal for levy of tariff for various services offered thereat duly justified by the cost of providing such services.

(v). The port was advised not to introduce any adhoc tariff arrangement in this regard. Nevertheless, it is understood that the port has gone ahead with levy of provisional charges at the proposed rate. Since the proposed supervision charge is not approved, this Authority directs the port to refund the provisional charges levied so far.

It is always the concern of this Authority that the tariff benefits given should reach the actual importers and exporters. In this case also, the port must ensure that the details of refund reach the concerned importer/exporter so that they can take up with their agents for billing adjustment.

(vi). When RGCT was being operated by the COPT, dwell time for the containers placed at the RGCT and CFS was considered at a single stretch of stay and ground rent was collected beyond the prescribed free period on their overall stay at CFS and RGCT. With the IGTP taking over the RGCT, the containers can avail free period at the IGTP separately and then enter the port CFS or wharf area and stay there till they are stuffed/destuffed. There is no separate storage charge on containers at port wharves and CFS. As rightly stated by the port, storage charge is required to be recovered for the overstay of containers at the port CFS. It has, therefore, proposed to levy storage charge on containers arriving at its CFS after allowing three days free period. The storage charge is proposed in dollar terms at the level charged by the port prior to the privatisation. Recognising the fact that even prior to the privatisation, port recovered storage charge beyond the free period on the overall stay of the container at the RGCT and the CFS, this Authority is inclined to approve the proposed storage charge at the port CFS. It has to be recognised that it is not a new tariff item introduced but, only an explicit authorisation given to COPT to levy the existing storage charges after allowing free period.

The port has not proposed storage charge separately for coastal containers in rupee terms. Storage charge for coastal containers at port CFS is prescribed in rupee terms applying the current exchange rate for conversion purpose in line with the prescription at other major ports/ private terminals.

(vii). The proposed free period of three days is based on the normal time a container is required to stay for stuffing / destuffing. Some of the user organisations have argued that the free period allowed at the other private CFS is more than the level proposed by the port. In this context, it may be relevant to mention that the users after availing the free period at the IGTP are getting the benefit of second set of free days at the port CFS which was not available earlier and hence the proposed arrangement will provide relief to users.

The port has clarified that the proposed three days free period will exclude any delay on the part of the port to stuff or destuff the container. This is in line with the principle set out in the revised tariff guidelines that users should not be penalised for delays attributable to port. Hence the proposed conditionality is accepted.

The computation of free period should exclude Customs holidays and Port non-operating days as per the terms of the revised tariff guidelines. Though it has reported to have issued a circular in this regard, the proposal does not contain such a provision. That being so, a suitable conditionality is prescribed in line with the revised tariff guidelines and similar prescription at other major ports/ private terminals.

(viii). The third part of the proposal relates to levy of wharfage charge by the COPT on LCL cargo as per the wharfage schedule prescribed in its Scale of Rates. It is noteworthy that levy of wharfage on LCL cargo is not a new tariff item in Cochin Port Trust. The Scale of Rates of the COPT prescribes levy of wharfage on containerised cargo at the rates prescribed for individual cargo items in the wharfage schedule as well as wharfage on container in case cargo is stuffed / destuffed within the wharf premises or CFS. The COPT has also submitted that right from the commissioning of the RGCT, wharfage on LCL cargo was collected at the CFS and this amount far exceeded the box rate of wharfage.

The COPT has, therefore, requested to allow the port to collect the wharfage on LCL cargo and has agreed to reimburse the box rate to the IGTP in case of such LCL containers so that the user will not be burdened twice.

As rightly stated by some of the users and also admitted by the COPT, there cannot be any levy of wharfage at the CFS. The port has therefore subsequently modified this term as 'LCL cargo management charges' though the rate will be equivalent to the wharfage rate prescribed in its schedule. Maintaining revenue from LCL cargo operation at CFS at the same level as that achieved prior to privatisation of the terminal is the main logic behind the proposal.

Though the IGTP in principle has no objection on this proposal, it has expressed its inability to accept reimbursement of box rate of wharfage on containers from the COPT. The COPT, based on the suggestion of this Authority, has subsequently proposed to offer a concession of 10% on the wharfage rates specified in its Schedule on the LCL import / export cargo to offset the box rate wharfage charged at the IGTP @ Rs.500/- and Rs.750/- for 20' and 40' container respectively.

In this regard it is significant to note that the box rate of wharfage prescribed in the SOR of IGTP is Rs.550/- per 20' container, Rs.825/- for a 40' container and Rs.1100/- for container exceeding 40' container and not at the level indicated by the COPT.

The proposed 10% concession is arrived at based on compilation of details wharfage collected on LCL cargo at the CFS in respect of some sample containers, which may not in all the cases offset the box rate of wharfage paid at the IGTP. That being so, the proposed conditionality is partially modified to state that 10% concession in the LCL cargo management charges on LCL import/ export cargo will be allowed subject to a minimum of Rs.550/- for a 20' container, Rs.825/- for a 40' container, and Rs.1100/- for container exceeding 40'.

Since there can be multiple consignees for a particular LCL container, the concession in the LCL management charges must be distributed proportionately in the ratio of this charge leviable on the respective consignees as agreed by the COPT.

As has been mentioned earlier, this is not a regular tariff item but is approved as an interim arrangement till the next revision of the COPT Scale of Rates. The COPT is advised to review the tariff arrangement and propose a suitable tariff structure as is approved in case of other CFS operators at major ports.

(ix). In case of cargo destuffed or waiting to be stuffed at the CFS, demurrage charges after the prescribed free period was being levied in terms of the general provision for levy of demurrage prescribed under schedule 3.2.2. The COPT proposes to continue with the same arrangement but for the purpose of clarity desires that such prescription be made explicit for the purpose of levying demurrage on cargo storage at the CFS. The proposal of COPT is approved.

(x). The COPT has introduced the proposed rates provisionally from 18 August 2005. It has, therefore, requested this Authority for according retrospective approval of its proposal w.e.f. 18 August 2005. This Authority does not approve retrospective revision of rates unless extraordinary circumstances emerge warranting any exceptional treatment. The revised tariff guidelines also recommend prospective implementation of the rates.

In the instant case, the storage charge on CFS and the LCL cargo management charge levied by the port are based on the existing notified rates for similar services offered by the port prior to the privatisation of its terminal. This Authority considers the request of the port and accords retrospective approval from 18 August 2005.

As agreed by the COPT, the charges collected by the port in excess of the tariff approved by this Authority is to be refunded to the relevant users / consignees.

(xi). The tariff approved by this Authority is generally valid for a period of three years from the date of notification of the Order as per the revised tariff guidelines. However, in the instant case, the COPT should file a separate proposal for the CFS activity immediately or include them in the general revision proposal to be taken up for consideration shortly. The approval accorded now will be in force till the effective date of implementation of the revised Scale of Rates to be framed based on the general revision proposal filed by the port trust.

10. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves insertion of following notes under Schedule No 4.7. - Stuffing and destuffing charges of the existing Scale of Rates of the COPT:

(i). **Delete the existing note no. 2 under Schedule 4.7. and replace it with the following:**

"In case of LCL import/ export cargo, the COPT shall collect the LCL cargo management charges at the wharfage rates prescribed in Schedule 3.1. of its existing Scale of Rates. Concession of 10% on the rates specified in the wharfage schedule will be allowed subject to a minimum of Rs.550/- for a 20' container, Rs.825/- for a 40' container and Rs.1100/- for a container above 40'."

(ii). **Insert note no. 3 under Schedule 4.7. as follows:**

"Storage charges on containers (FCL/LCL loaded or empty) at Port wharves and CFS.

Sl. No.	Period of occupation	Rate per container per day or part thereof			
		20' container		40' container	
		Foreign- going (in US\$)	Coastal (in Rs)	Foreign- going (in US\$)	Coastal (in Rs)
1.	First three days	Free	Free	Free	Free
2.	4 th day to 15 th day	3.00	138	6.00	276
3.	16 th day to 30 th day	6.00	276	12.00	552
4.	Thereafter	12.00	552	24.00	1104

(a). *Free period will exclude any delay on the part of the port to stuff or destuff the container, as certified by the concerned officer authorised by the COPT.*

(b). *Free period shall exclude Customs Holidays and port's non-operating days.*

(iii). **Insert note no.4 under schedule 4.7. as follows :**

"Free period and levy of demurrage charges on cargo shall be governed by the provisions prescribed in Schedule 3.2. of the Scale of Rates."

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[ADVT III/IV/143/2006-Exty.]